

1000 SP

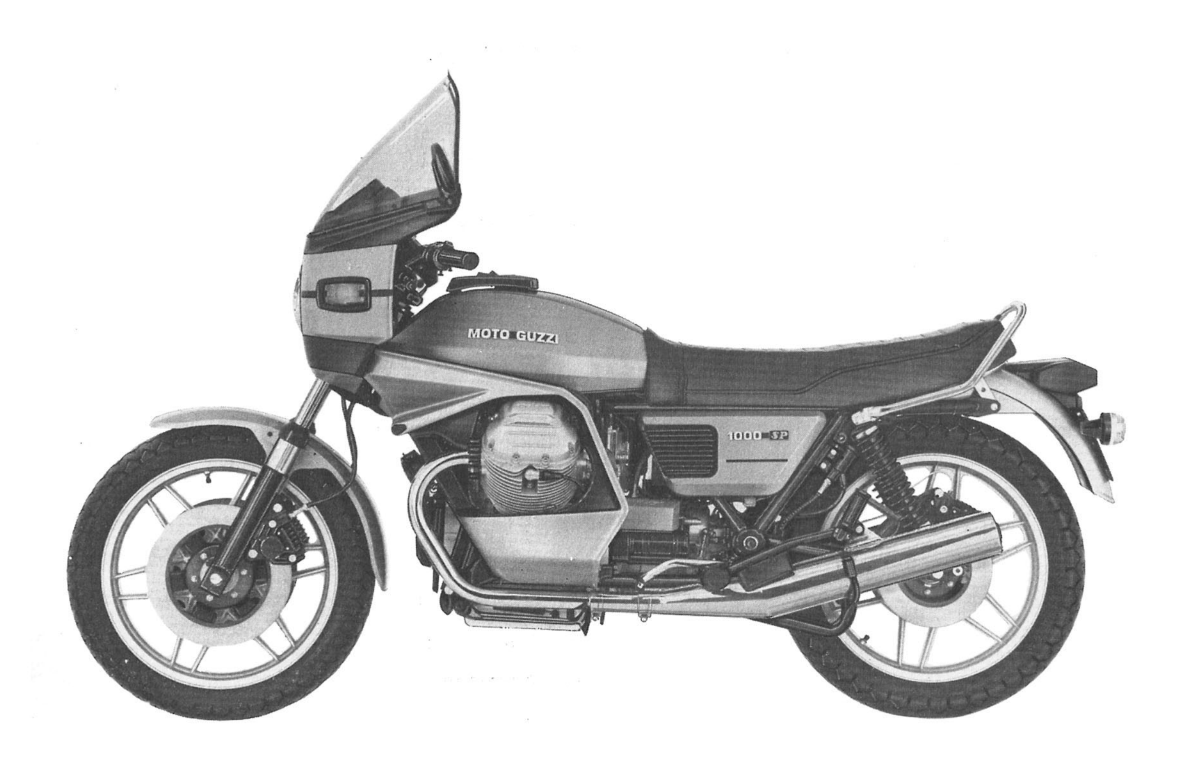
notice d'entretien

Les illustrations et descriptions dans ce notice d'entretien sont fournies seulement à titre indicatif. Les constructeurs se réservent le droit d'apporter aux motocyclettes toutes les modifications qu'ils estimeront comme nécessaires pour introduire des améliorations ou pour des raisons de nature constructive ou commerciale.

SEIMM MOTO GUZZI - Service d'informations techniques - Code 17 90 00 63 K 1000 3/78
Imprimé en Italie - Mariani - Almè-Bergamo.

Cher Client,

Nous vous remercions avant tout d'avoir choisi un de nos produits.
En vous conformant aux instructions qui sont données dans cette notice, vous assurerez une longue durée à votre moto en évitant les désagréments.
Avant de l'utiliser, nous vous conseillons de lire attentivement cette notice afin de connaître les caractèristiques du véhicule et surtout d'apprendre à le manoeuvrer en toute sécurité.
Pour les opérations de contrôle et de révision, adressez vous à l'un de nos Concessionnaires qui effectuera un travail consciencieux et rapide.
Les opérations de réparation et les réglages qui ne seront pas effectuées pendant la période de garantie dans les ateliers de notre réseau pourraient faire perdre le bénéfice de la garantie.


MOTO GUZZI
1000 SP

INDEX

4 CARACTERISTIQUES GENERALES

Moteur

Cycle à 4 temps, bicylindre

Disposition	en «V» à 90°
Alésage	88 mm
Course	78 mm
Cylindrée totale	948,8 cc
Taux de compression	9,2
Couple max	8,6 kgm à 5.200 t/m

Distribution

A soupapes en tête avec tige et culbuteurs.

Alimentation

2 carburateurs «Dell'Orto» VHB 30 CD (à droite) et VHB 30 CS (à gauche).

Graissage

Graissage sous pression par pompe à engrenages. Filtres à tamis et à cartouche montés dans le carter inférieur.
Pression normale de graissage: 3,8-4,2 kg/cm^2 (réglable par un clapet situé dans le carter inférieur).

Alternateur

Monté vers l'avant en bout de vilebrequin (14 V - 20 A).

Allumage

Distributeur d'allumage avec deux rupteurs et avance automatique.

Données d'allumage:

— Avance fixe 2°

— Avance automatique 31°

— Avance totale 33°

— Bougies: Marelli CW 7 L et CW 7 LP
AC 44 XL
Bosch W 225 T2
Champion N 9 Y
Lodge HLNY

— Ecartement des électrodes: 6 mm.

— Bobines d'allumage: 2 montées au dessus du moteur.

Démarrage

Démarreur électrique (12 V - 0,7 CV), commandé par relais.
Couronne dentée fixée au volant-moteur.
Commande par bouton poussoir (start) à droite du guidon.

Transmission

Embrayage

Multidisque à sec, commandé par lévier à gauche du guidon.

Transmission primaire

Par engrenages. rapport: 1 : 235 (Z = 17/21).

Boîte de vitesse

À cinq rapports avec engrenages toujours en prise et crabotage frontal avec pare-saccade incorporé. Commande de sélecteur côté gauche.
Rapports de boîte de vitesse:
1ère = 1 : 2 (Z = 14/28)
2ème = 1 : 1,388 (Z = 18/25)
3ème = 1 : 1,047 (Z = 21/22)
4ème = 1 : 0,869 (Z = 23/20)
5ème = 1 : 0,750 (Z = 28/21)

Transmission secondaire

À cardan et engrenages.
Rapport: 1 : 4,714 (Z = 7/33).
Rapport total de transmission (moteur-roue).
1ère = 1 : 11,643
2ème = 1 : 8,080
3ème = 1 : 6,095
4ème = 1 : 5,059
5ème = 1 : 4,366

Cadre

Double berceau démontable.

Suspension

AV: fourche tèlèscopique avec amortisseurs incorporés.

AR: bras oscillant et amortisseurs hydrauliques à ressorts réglabes.

Roues

En alliage léger avec jantes: WM 3/2,15 - 18″ (CP 2).

Pnéumatiques

AV: 100/90 H 18″ (MT 18).
AR: 110/90 H 18″ (MT 18).

Freins

Roue AV

À disque avec étrier à deux pistons.
Commande par levier au guidon droit.
Transmission hydraulique indépendante de frein arrière.
Diamètre disque 300 mm; diamètre cylindre récepteur 38 mm; diamètre cylindre émetteur 12,7 mm (maître cylindre).

Roue AR

1 disque avec étrier à 2 pistons commandé par pédale à droite du véhicule.
Diamètre disque 242 mm; diamètre cylindre récepteur 48 mm; diamètre cylindre émetteur 15,875 mm (maître cylindre).
Transmission hydraulique avec valve de réglage pression (agissant sur le circuit du frein arrière).
Le frein AR est relié par une transmission hydraulique en common avec un second frein AV ayant les mêmes dimensions de l'autre AV commandé à main.

Cotes et poids

Empattement (chargé)	1,480 m
Longeur hors tout	2,180 m
Largeur	0,750 m
Hauteur	1,040 m
Hauteur avec parebrise	1,380 m
Garde au sol	0,150 m

Poids de véhicule à sec: 210 kg environ.

Performance

Vitesse maxi: 200 km/h environ.
Consommation: 5,8 litres aux 100 km.

Elements à remplir	Litres	Type de carburant ou huile
Réservoir	24	Super (98/100 NO-RM)
Réserve	4	
Moteur	3	«Agip Sint 2000 SAE 10 W/50»
Boîte de vitesse	0,750	«Agip F.1 Rotra MP SAE 90»
Pont	0,250	
	dont:	
	0,230	«Agip F.1 Rotra MP SAE 90»
	0,020	«Agip Rocol ASO/R»
Fourche télescopique (par bras)	0,090	Liquide «Agip F.1 ATF Dexron»
Circuit de freinage		Liquide «Agip F.1 Brake Fluid SAE J 1703»

COMMANDES ET ACCESSOIRES
(fig. 2)

1 Etrier de frein AV (droit).

2 Compteur.

3 Voltmètre.

4 Rétroviseur.

5 Levier du frein AV droit.

6 Poignée de gaz.

7 Commande de démarreur et coupe contact.

8 Carenage AV.

9 Pédale de frein AR et AV gauche.

10 Repose pieds.

11 Repose pieds, passagger.

12 Clignotant AR.

13 Etrier frein AV gauche.

14 Compte-tours.

15 Horloge.

16 Pare brise.

17 Levier d'embrayage.

18 Bouton-poussoir d'avertisseurs et d'appel de phare (flash) et inverseur clignotants.

19 Commutateur de lumière.

20 Contacteur à clé.

21 Bouton poussoir d'ouverture du réservoir de essence.

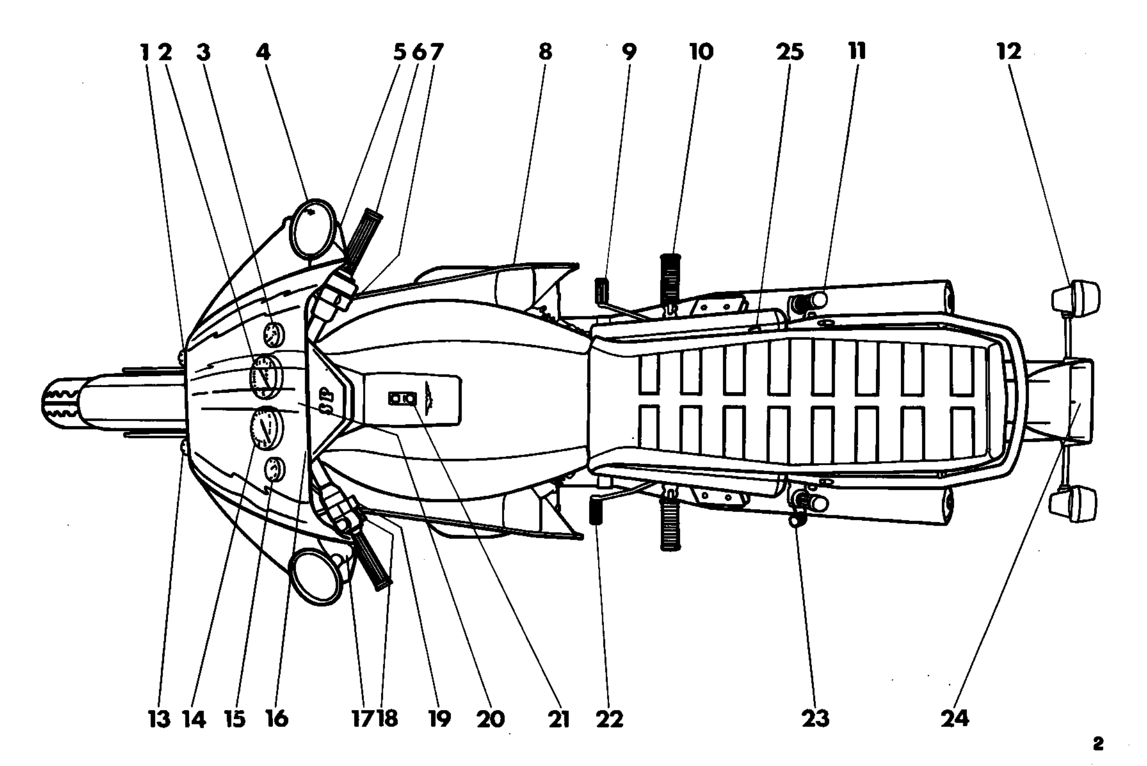
22 Sélecteur de vitesse.

23 Béquille centrale.

24 Feu arrière.

25 Levier de déblocage selle.

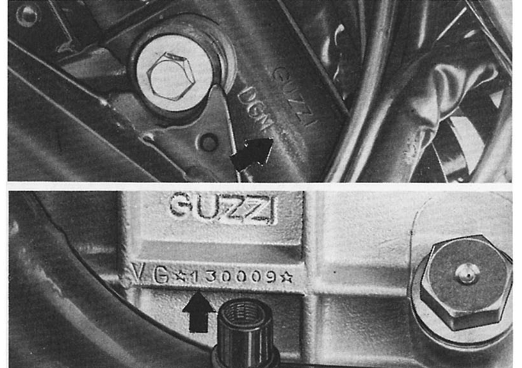
Les positions droite et gauche sont celles du conducteur.



2

NUMERO D'IDENTIFICATION
(fig. 3)

Chaque véhicule possède deux numéros d'identification: l'un gravé sur la colonne de direction, l'autre sur le carter moteur.
Le numéro du cadre figure aussi sur la carte grise et vaut à tous effets legaux à l'identification de la machine.



3

Pièces de rechange

Pour tout remplacement de pièces exigez les pièces portant la mention **«Pièces d'origine Moto Guzzi».**
L'utilisation de toute autre pièce vous ferait perdre le bénéfice de la garantie.

Garantie

La garantie s'étend sur une durée de 6 mois et s'applique pour un parcours maximum de 10.000 kms à compter de la date de vente.
Elle n'est pas valable si des modifications ont été apportées au véhicule ou en cas de partecipation à des competitions sportives.
Les pneumatiques et les accessoires ou les éléments qui ne sont fabriqués par «SEIMM Moto Guzzi» ne sont pas couverts par la garantie.
Un «carnet de garantie» est délivré avec chaque motocyclette. Ce carnet doit toujours accompagner le véhicule et doit être conservé avec les autres documents.
C'est en effet sur présentation de ce document aux agents Moto Guzzi que la garantie peut être accordée conformément aux conditions générales de vente.

Tableau de bord (fig. 4)

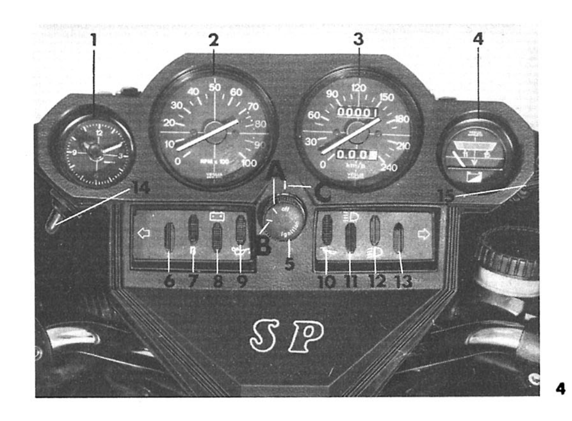
1 Horloge.

2 Compte-tours.

3 Compteur de vitesse.

4 Voltmètre.

5 Contacteur à clé.



4

«OFF» Aligné avec la marque sur le tableau de bord: moteur éteint. La clé peut être retirée.

«A» Aligné avec la marque sur le tableau de bord (clé tournée dans le sens des aiguilles d'une montre): le moteur est pret à partir, toutes les commandes sont alimentées. La clé ne peut être retirée.

«B» Aligné avec la marque sur le tableau de bord (clé tournée dans le sens des aiguilles d'une montre): le moteur est coupé. Si l'interrupteur «A» (fig. 5) est en position «O» les feux de stationnement sont allumés. La clé peut être retirée.

6 Voyant (vert) de clignotant gauche.

7 Voyant (orange) de désaccouplement de la transmission. Il s'allume dès le passage au point mort.

8 Voyant (rouge) de charge. Il doit s'éteindre des que le moteur atteint un certain nombre de tours.

9 Voyant (rouge) de pression d'huile. Il s'allume dès que la pression est insuffisante pour assurer un bon graissage du moteur. S'il ne s'éteint pas la pression est incorrecte et on doit arrêter immédiamment le moteur et vérifier la cause de l'incident.

10 Voyant (rouge) de liquide de frein à pied.

11 Voyant (bleu) de feu de route.

12 Voyant (vert) de feu de stationnement allumés.

13 Voyant (vert) de clignotant droit.

14 Commutateur de signal de détresse.

15 Rémise à zéro du compteur.

Interrupteurs d'éclairage (fig. 5)

Montés sur le guidon côté gauche.

Interrupteur «A»

Position «0» Feu de stationnement.
Position «1» Feu de croisement.
Position «2» Lumière éteinte.

Interrupteur «B»

Avec l interrupteur «A» en position «1»:
Position «3» Feu de croisement.
Position «4» Feu de route.

Commande d'avertisseur, flash et interrupteurs de clignotants (fig. 5)

Sont régroupés sur le guidon, côté gauche.

Bouton «C»

«5» (horn) Bouton d'avertisseur.
«6» (flash) Bouton d'appel de phare.

Interrupteurs «D»

«7» Commande clignotant droit.
«8» Commande clignotant gauche.

Commandes de démarrage et d'arrêt moteur (fig. 6)

Elles sont montées sur le guidon droit.

Avec la clé de contact (fig. 4) en position «A» la motocyclette est prête à démarrer.
Pour démarrer le moteur:

— s'assurer que l'interrupteur «B» soit en position «1» (run);

— debrayer à fond;

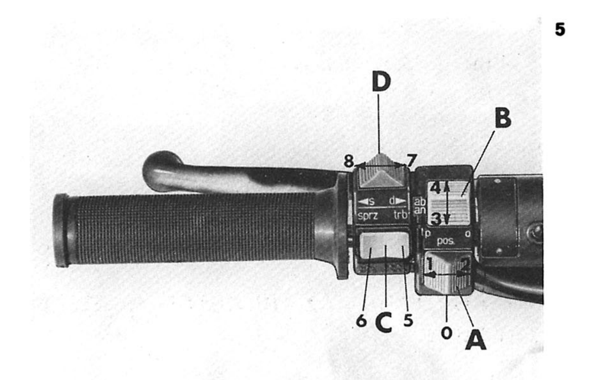
— si le moteur est froid, mettre le starter en position «A» (fig. 27);

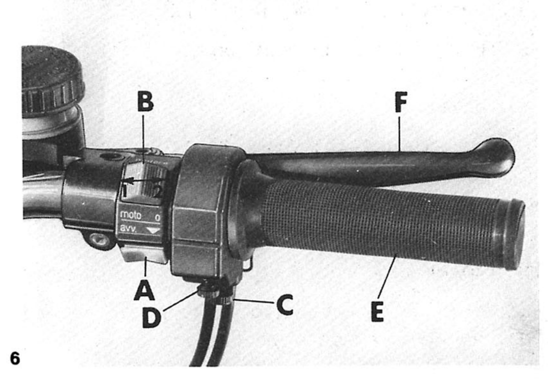
— presser le bouton de démarrage «A»;
En case d'arrêt d'urgence, mettre l'interrupteur «B» en position «2».

Lorsque le moteur est arreté, tourner la clé du commutateur de fig. 4 dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la marque «OFF» s'aligne avec la marque «C» sur le tableau de bord, puis retirer la clé.

Levier de starter (fig. 27)

Le levier de starter est situé côté gauche du véhicule.
— «A» position de starter mis.
— «B» position de marche.





Commande des gaz («E» fig. 6)

La poignée se trouve côté droit du guidon; en la tournant en direction du pilote on ouvre le gaz, dans le sens inverse on coupe le gaz.

Commande d'embrayage

Le levier se trouve sur le côté gauche du guidon; il ne doit être actionné qu'au démarrage et pour changer de vitesse.

Commande de frein AV droit («F» fig. 6)

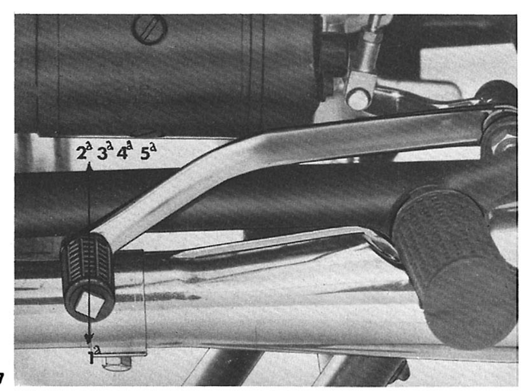
Le levier est situé sur le guidon côté droit. Il commande la pompe du frein hydraulique AV à droite.

Commande de frein arrière et de frein avant gauche («F» fig. 17)

La pédale se trouve côté droit du véhicule. Elle commande simultanément le frein AV gauche et le frein AR.

Pédale de sélecteur (fig. 7)

Située au centre, côté gauche du véhicule.
— vitesse lente (1ère) branche AV vers le bas;
— vitesse rapide (2ème, 3ème, 4ème, 5ème) branche AR vers le bas;
— point mort entre le première et la seconde.
Avant d'actionner la pédale de sélecteur tirer à fond le levier d'embrayage.



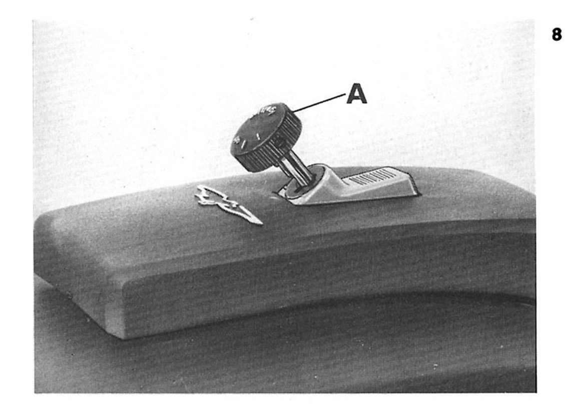
7

Bouchon de réservoir d'essence
(fig. 8)

Pour ouvrir la trappe du bouchon d'essence il faut tourner la clé «A» sur la trappe en direction contraire aux aiguilles d'une montre.

Robinets d'essence (fig. 9)

Ils sont montés à l'arrière du réservoir. Le levier du robinet a trois positions.



8

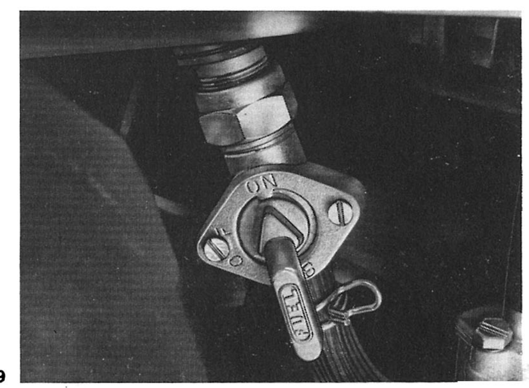
«ON» Ouvert, flêche du levier vers le haut.

«RES» Réserve, flêche du levier vers le bas.

«OFF» Fermé, flêche du levier horizontale.

Boîtier porte fusible (fig. 10)

Il se trouve sur le côté droit du véhicule.
Pour y acceder, soulever le couvercle latérale droit puis déposer le couvercle du boîtier sur le quel sont montés 6 fusibles de 16 A.



9

Fusible «1»

Relais de démarrage - STOP arrière.

Fusible «2»

Relais d'appel de phare - Avertisseurs.

Fusible «3»

Voyants «point mort», «oil», «gen», «brake», «position», «feu de croisement et feu de route», éclairage tableau de bord.

Fusible «4»

«Feu de position», «voyant de position», «éclairage des instruments de bord».

Fusible «5»

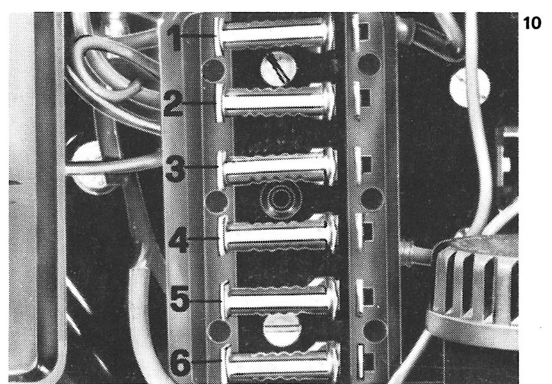
Clignotants et leur voyant.

Fusible «6»

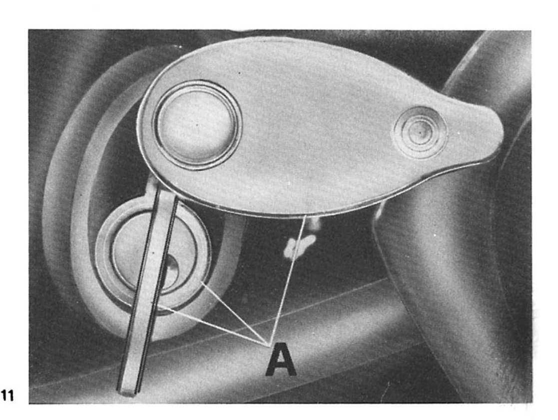
Horloge +.

Antivol (fig. 11)

Pour bloquer et débloquer la fourche, opérer comme suit:



10



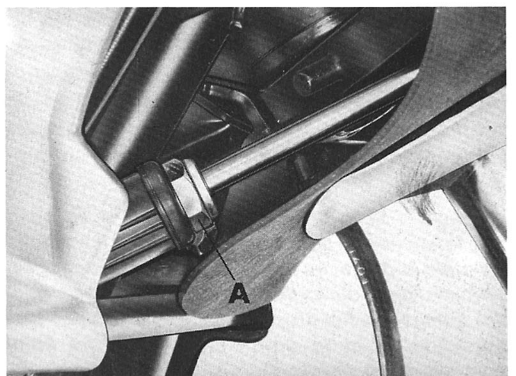
11

Blocage

- braquer le guidon à fond vers droit;
- enfiler la clé dans l'antivol, tourner celle-ci dans le sens inverse aux aiguilles d'une montre et pousser l'antivol à fond. Relâcher et rétirer la clé.

Déblocage

- enfiler la clé dans l'antivol, tourner celle-ci dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, relâcher et rétirer la clé.



12

Béquille latérale

Elle ne doit être utilisée que pour des stationnements courts.

Amortisseur de direction (fig. 12)

Il est monté entre le cadre et la base de la fourche côté droit.
Pour durcir ou déserrer l'amortisseur il faut serrer ou déserrer l'écrou «A».

Vérifications avant la mise en marche

Avant de démarrer le moteur, assurez vous que:

- la clé de contact se trouve en position de démarrage (la marque «A» sur la clé doit être alignée avec la marque sur le tableau de bord (fig. 4);

- le réservoir contient suffisamment de carburant;

- le voyant rouge «Brake» (niveau de l'huile du réservoir du maître cylindre) ne soit pas allumé;

- l'huile du carter moteur est au bon niveau;

- les voyants suivants sont allumés:

— rouge «Oil» et «Gen»;

— vert éclairage pour la conduite nocturne;

- le starter est mis quand le moteur est froid («B» fig. 27).

Démarrage moteur froid

Après ces différents contrôles, ouvrir le gaz d'un quart, debrayer à fond, déplacer éventuellement l'interrupteur «B» (fig. 6) en position «1» (run) et appuyer sur le bouton de mise en marche «A» (start) fig. 6. S'il fait chaud, rester debrayé et faire tourner le moteur quelques secondes.
S'il fait froid, laisser tourner le moteur quelques minutes avec la machine sur la béquille centrale et embrayage relâché.
Si l'on oublie de ramener la manette de starter dans la position de marche, des anomalies de carburation peuvent se produire avec une augmentation considérable de la consommation de carburant et dans les cas extrèmes l'excès de carburant lave les cylindres et provoque un grippage.

Attention! - Si avec la clé «A» de fig. 4 en position, le voyant (orange) de point mort ne s'allume pas cela signifie qu'il y a une vitesse engagée. Le démarrage du moteur en ces conditions peut être dangereux et il est bien de s'assurer toujours que la boîte soit effectivement au point mort avant de démarrer.

Démarrage du moteur chaud

Procéder de la même manière qu'à moteur froid mais sans mettre le starter en position «B» (fig. 27) sinon la carburation serait trop riche.

En marche

Pour changer de vitesse, couper le gaz, debrayer à fond et passer à la vitesse supérieure, relachant l'embrayage doucement en accelerant.
La pédale doit être actionnée avec le pied.
Lorsqu'on rétrograde, freiner progressivement et couper le gaz peu à peu à fin d'éviter de mettre le moteur en surrégime au moment que le levier d'embrayage est relâché.

Arrêt

Couper le gaz, freiner et ne debrayer que lorsque le véhicule est presque arrêté.
Cette manoeuvre doit être bien coordonnée afin de conserver le contrôle du véhicule.
Pour réduire progressivement la vitesse, utiliser le frein moteur en rétrogradant, en veillant de ne pas mettre le moteur en surrégime.
Sur routes mouillées ou dans de fortes pentes, utiliser les freins avec précaution, en particulier le frein avant.
Pour arrêter le moteur, mettre la clé de contact en position «OFF» fig. 4.
A l'arrêt ne pas oublier de refermer les robinets d'essence.

Stationnement

En cas de stationnement de nuit dans des endroits peu éclairés, laisser les feux de position allumés en plaçant la clé de contact en position «B» (fig. 4) et l'interrupteur d'éclairage (fig. 5) en position «O».
Rétirer la clé et mettre l'antivol (fig. 11).

RODAGE

Pendant la période de rodage, observer les normes suivantes:

1 Avant de partir, laisser chauffer le moteur au ralenti plus ou moins longtemps, suivant la température extérieure.

2 Eviter de dépasser les vitesses de rodage préscrites; il ne faut pas pousser sur les intermédiaires mais il est préférable de changer fréquemment la vitesse de façon que le moteur ne peine jamais.

3 Avant de s'arrêter il est bien de ralentir progressivement afin d'éviter toute surchauffe des divers groupes du moteur.

4 Il faut suivre soigneusement toutes les opérations d'entretien prévues dans le carnet de garantie.

5 Ne pas oublier qu'un entretien parfait de tous éléments permets d'avoir une motocyclette en bon état pendant de très nombreux milliers de kilomètres.

Vitesse de rodage

Kms parcourus	Vitesse limites à ne pas dépasser				
	1ère	2ème	3ème	4ème	5ème
Jusqu'à 800 km	45 km/h	65 km/h	85 km/h	100 km/h	115 km/h
De 800 à 1600 km	55 km/h	80 km/h	105 km/h	120 km/h	140 km/h
De 1600 à 3000 km	Dépasser progressivement les limites ci-dessus pour atteindre les vitesses maximum.				

Après les premiers 500 ou 1000 km

Vidanger l'huile du moteur.
Au cas où l'huile descendrait en dessous du niveau minimum avant les premiers 500 ou 1000 km il faut vidanger l'huile ou bien de refaire le niveau.

Lubrification conseillé: «Agip Sint 2000 SAE 10 W/50».

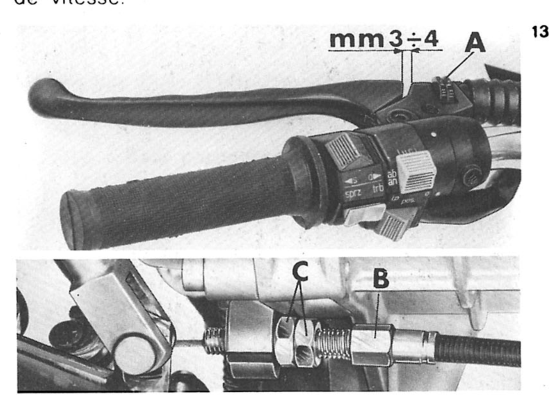
Réserrer toute la boulonnerie du véhicule.
Contrôler le jeu des culbuteurs.
Vérifier le calage de l'allumage (voir «Reglage des contacts»).

Réglage de la garde du levier d'embrayage (fig. 13)

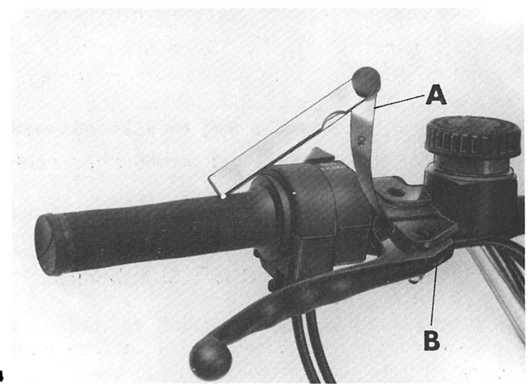
La garde du levier doit être de 3 à 4 mm. Si elle est supérieure, ou inférieure, agir sur le barillet «A» jusqu'à ce que le jeu soit correct. Ce réglage peut être effectué aussi au moyen de la vis de tension «B», après avoir dévissé les contre-écrous «C» situés sur le côté droit de la boîte de vitesse.

Réglage du levier de frein AV droit (fig. 14)

Contrôler que le jeu est correct (0,05 à 0,15 mm) entre l'émetteur de la pompe et l'extremité du levier de commande sur le guidon en utilisant un calibre d'épaisseur («A») et agissant sur la vis «B».



13



14

Contrôle de l'usure des plaquettes

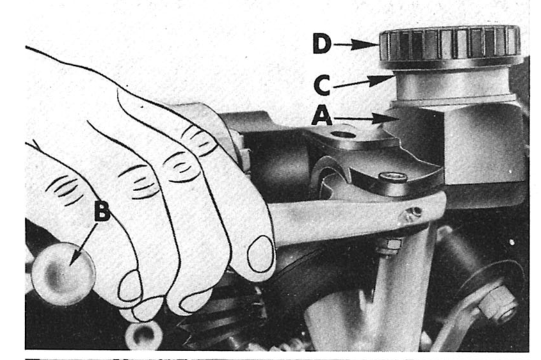
Tous les 5000 km, contrôler l'usure des garnitures.

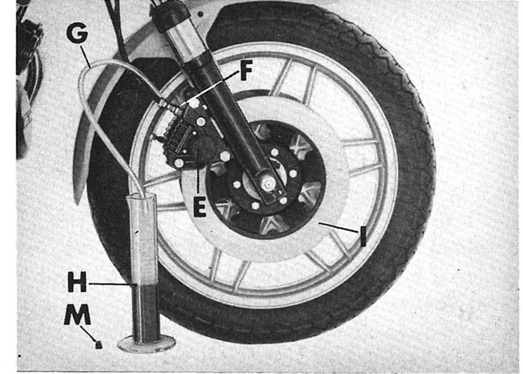
— Epaisseur d'une garniture neuve: 9 mm.

— Une garniture à la limite d'usure présente une épaisseur de 6 mm env.
Si l'épaisseur est inférieur à cette limite, il est nécessaire de changer les garnitures.
Après avoir effectué ce remplacement, il n'est pas nécessaire d'effectuer la purge de l'équipement de freinage mais il suffit d'actionner le levier de commande «B» (fig. 15) de façon répétée jusqu'à ce que les pistons des étriers reviennent dans leur positions normales.
Lors du remplacement des garnitures, contrôler l'état des flexibles; les remplacer immédiamment s'ils ne sont pas en bon état.

Contrôle des disques de frein
(« I » fig. 15 et 16)

Les disques de frein doivent être parfaitement propre.





15

Ils ne doivent pas avoir d'huile, de graisse ou d'autres impurités ni de profondes rayures.
Lors du remplacement ou de la révision du disque, s'assurer qu'il n'est pas «voilé»; ce contrôle s'effectue au moyen d'un comparateur.
L'écart maximum ne doit pas dépasser 0,2 mm.
Si le «voilage» du disque est supérieur à cette valeur, vérifier soigneusement le montage du disque sur le moyeau et le jeu entre les roulements de ce moyeau.
La couple de serrage du disque sur le moyeau est de 2,2-2,4 kgm.

Contrôle du niveau et vidange du circuit de freinage (fig. 14 et 15)

Pour obtenir un bon fonctionnement, respecter scrupuleusement les reglès suivantes:

1 Vérifier fréquemment le niveau du liquide (il ne doit jamais descendre en-dessous de la cloison interne du bocal.

2 Effectuer périodiquement ou quand cela est nécessaire la mise à niveau du liquide dans le réservoir «A» après avoir dévissé le bouchon «D» et enlevée la membrane (fig. 15).
Pour la pompe-réservoir de frein gauche AV et du frein AR, le niveau minimum est signalé par le voyant «10» (fig. 4) sur le tableau de bord actionné par le relais «H» (fig. 17).
Pour la mise à niveau du réservoir «A» il est nécessaire de dévisser le bouchon «H» de la pompe «I» (fig. 17) après avoit detaché les câbles électriques.
Pour le niveau utiliser exclusivement du liquide de frein dont le bidon aura été ouvert just au moment de l'emploi.

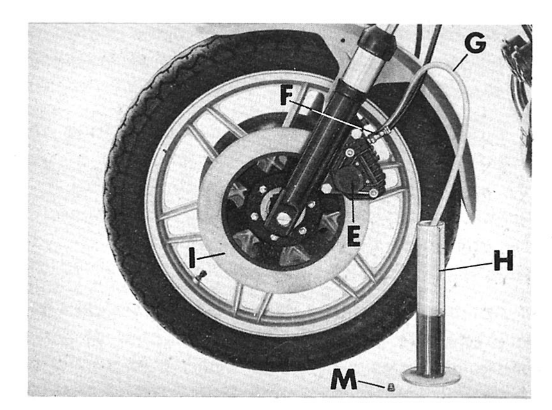
3 Tous les 15.000 km environ ou au maximum tous les ans, effectuer l'échange du liquide du circuit de freinage.
Pour un bon fonctionnement des circuits il est nécessaire qu'il n'y a pas d'air dans ce-ci; une course longue et élastique du levier de commande «B» indique la présence d'air dans le circuit.
En cas de lavage du circuit de freinage utiliser uniquement du liquide de freinage neuf.
Il est absolumment interdit d'utiliser de l'alcool ou de l'air comprimée pour ce nettoyage; pour les parties métalliques il est conseillé d'utiliser du trichloroétylene.
Liquide de frein à utiliser: «Agip F.1 Brake Fluid SAE J 1703».

Purge du circuit de freinage
(fig. 15 et 16)

La purge des éléments de freinage doit être faite lorsqu'on s'aperçoit de la présence d'air dans le circuit; la course du levier ou de la pédale devient longue et élastique.
Pour purger opérer de la façon suivante:

Circuit de frein AV droit (fig. 15)

- tourner le guidon jusqu'à ce que le réservoir



16

faisant corps avec la pompe se trouve en position horizontale;

- remplir si nécessaire le réservoir d'alimentation «A» en veillant à ce que le liquide ne descende pas en dessous de la partie transparente.

- purger en agissant sur chaque demi-étrier séparément.

1 Retirer le capuchon en caoutchouc et adapter sur la vis de purge «E» un flexible transparent «G» dont l'autre extremité aboutira dans un récipient transparent «L» contenant du liquide de même type.

2 Dévisser le bouchon de purge «E».

3 Tirer à fond le levier de commande du frein «B» sur le guidon en prenant la précaution de le rélâcher et d'attendre quelques secondes avant d'effectuer le pompage suivant.
Répéter l'opération jusqu'à ce que l'on constate plus aucune bulle d'air dans le liquide qui sort du flexible «G».

4 Maintenir le levier de commande «B» tiré à fond et bloquer le bouchon de purge «E». Puis rétirer le tuyau «G» et rémonter le capuchon en caoutchouc sur le bouchon de purge.

Si cette purge à été effectuée correctement, immédiamment après la premiére course à vide du levier de commande «B» on devrait constater l'action directe du liquide (sans élasticité).
Si l'on n'obtient pas ce résultat, répéter l'opération de purge décrite ci-dessus.

Circuit de freinage du frein AR et du frein AV gauche (fig. 16)

Cette opération est effectuée comme sousdit:

1 Si nécessaire remplir le réservoir d'alimentation «A» en veillant que pendant cette opération de purge le fluide ne descende pas en dessous du niveau minimum.

2 Effectuer la purge de la valve régulatrice de pression «L»: insérer sur le bouchon de purge «E» un flexible transparent «G» dont l'autre extremité aboutira dans un récipient transparent «H» contenant du liquide de même type.
Rélâcher le bouchon «E».

3 Actionner à fond la pédale de commande «B» en prenant la précaution de le rélâcher et d'attendre quelques secondes avant d'effectuer le pompage suivant.

Répéter l'opération jjusqu'à ce que l'on constate plus de l'air dans le liquide qui sort du flexible.

4 Maintenir le pédale de commande «B» pressée à fond et bloquer le bouchon de purge «E»; puis rémonter le capuchon en caoutchouc «M» sur le bouchon de purge.

Purge de l'air de la soupage régulatrice de pression et de l'étrier sur le disque roue AR (fig. 16)

Comme au chapitre précédent avec la variation suivante au point 2.

2 Après avoir enlevé les capuchons en caoutchouc «M», brancher sur la vis de purge «F» de l'étrier «E» monté sur la plaque à gauche de la fourche oscillante, les durites flexibles transparentes «G» dont les autres extremités seront immergées dans un récipient transparent «F» déjà rempli en partie de liquide de frein.

Purge de l'air de la soupape régulatrice de pression à l'étrier sur le fourreau gauche de la fourche (fig. 16)

Répéter les opérations 1-3-4.

2 Après avoir enlevé le capuchon en caoutchouc «M», brancher sur la vis de purge «F» de l'étrier «E» une durite flexible transparente «H» dont l'autre extremité aboutira dans un récipient transparent «F» déjà rempli de liquide de même type.

Si la purge du circuit de frein AV gauche et de frein AR a été effectuée correctement, immédiamment après les premières courses à vide de la pédale de commande «B» on devrait constater l'action directe du liquide (sans élasticité).

Si l'on n'obtient pas ce résultat, répéter l'opération de purge décrie ci-dessus.

Réglage de la pédale de frein
(fig. 17)

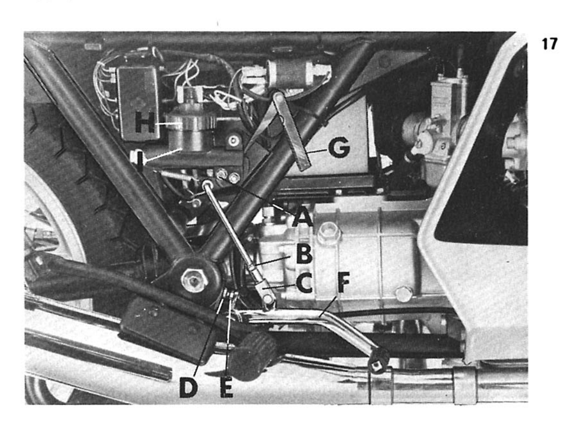
Effectuer le contrôle du jeu entre le flotteur de commande pompe et le levier de commande en opérant de la façon suivante:

- mettre entre le piston et le levier une cale «G», agissant sur la vis «A». Jeu prévu: 0,05-0,15 mm;
- enlever la goupille, déposer l'axe, dévisser le contre-écrou «B» et visser ou dévisser la chape

«C» jusqu'à trouver la position adéquate de la pédale de commande «F». Remettre l'axe et la goupille.
En fin d'opération, dévisser le contre écrou «D» et régler la vis de butée du levier «E».

Réglage des ressorts de suspension arrière (fig. 18)

Les ressorts de suspension peuvent être réglés sur trois position différentes à l'aide de la clé « A ».



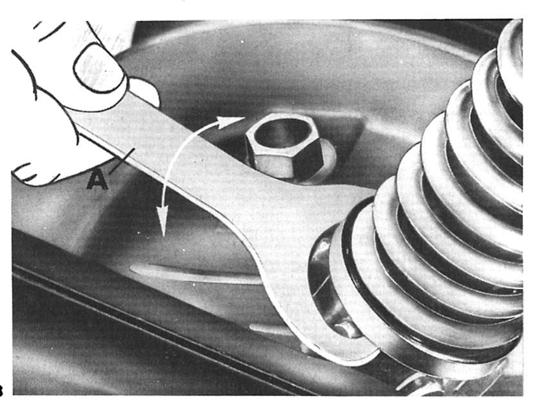
17

Si l'on constate des irrégularités d'amortissage de l'arrière il est nécessaire de faire contrôler les amortisseurs par l'un de nos concessionnaires.

NB - Il faut se rappeler que pour avoir une bonne stabilité de la moto il faut que les deux amortisseurs soient réglés également.

Réglage de la colonne de direction (fig. 19)

Pour avoir une bonne stabilité, la colonne de di-



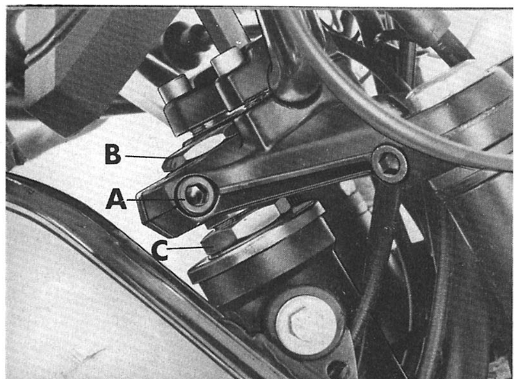
18

rection doit être réglée de telle sort que le guidon puisse tourner librement sans jeu.

— Déserrer la vis de blocage supérieure «A».

— Dévisser l'écrou de fixation «B».

— Dévisser ou visser l'écrou à creneaux de réglage «C».
Une fois le bon réglage obtenu, rebloquer l'écrou «B» et la vis de blocage «A».
Il est conseillé de faire faire cette opération chez un de nos concessionnaires.



19

Réglage de la poignée de gaz
(«D» et «C» fig. 6)

Pour régler la course de la poignée de gaz, visser ou dévisser la vis «D».
Pour durcir la course de la poignée de gaz, visser la vis «C».

DEPOSE DES ROUES

Roue AV (fig. 20)

Pour déposer la roue AV de la moto, opérer de la façon suivante:

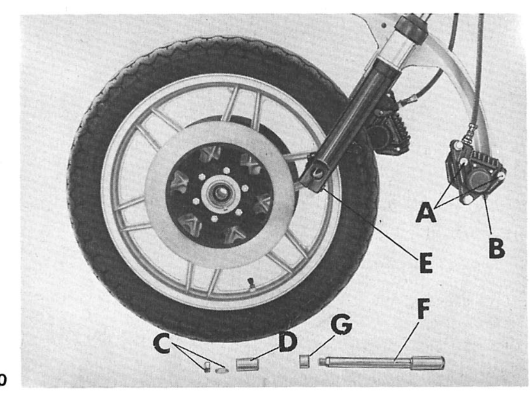
- mettre la moto sur la béquille centrale et mettre une cale sous le moteur pour soulever la roue avant;
- dévisser la vis de fixation de l'étrier gauche «A» et dégager l'étrier complet de tuyau du disque;
- dévisser l'écrou de fixage de l'axe de roue «C»;
- dévisser l'axe «D» en observant le montage de l'entretoise «E»;
- dégager le disque (côté droit de la roue) et déposer la roue des bras de la fourche.

Pour le rémontage procéder à l'inverse du démontage.

Roue AR (fig. 21)

Pour déposer la roue AR du bras oscillant, opérer de la façon suivante:

- mettre la roue sur la béquille centrale;
- dévisser l'écrou «B» de l'axe de la roue, côté boîte;
- rélâcher la vis de blocage de l'axe «D» sur le bras oscillant;
- déposer l'axe de roue «C»;
- déposer la flasque «E»;
- enlever la plaque porte-étrier de l'axe du bras oscillant qui la fixe au cadre;
- incliner la moto sur le côté droit pour dégager la roue du bras et du pont.



20

Pour rémonter, opérer à l'inverse du démontage, s'assurant que la flasque porte-étrier complète soit enfilée dans son ancrage su rle bras oscillant.

Equilibrage des roues

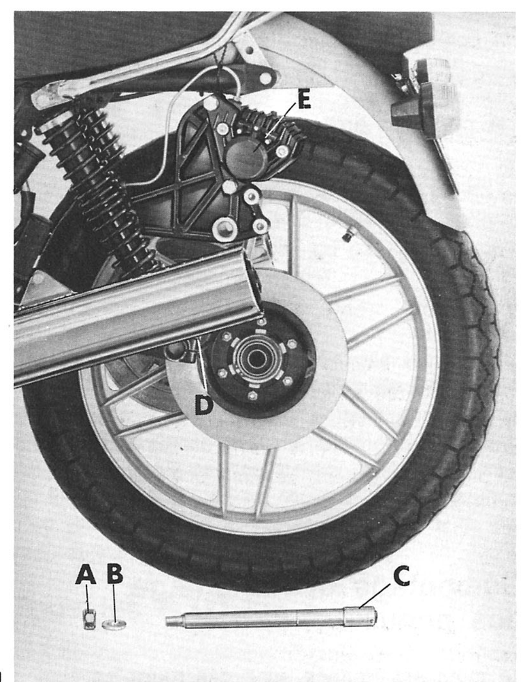
Pour améliorer la stabilité et diminuir les vibrations à haute vitesse, les roues doivent être bien équilibrées.

Pour l'équilibrage de la roue, procéder comme suit:

- démonter la roue et la placer sur une fourche d'équilibrage;
- faire tourner la roue lentement et si celle-ci s'arrête jamais dans la même position cela signifie que la roue est bien équilibrée;
- au contraire, si la roue s'arrête toujours au même endroit, placer un contrepoids sur le rayon à l'opposé de ce point;
- répéter l'opération jusqu'à ce que la roue soit bien équilibrée.

Pneus

Les pneus sont des organes très importants à contrôler. D'eux dépendent le confort de conduite et aussi la sécurité du pliote.



21

Il est partant très important de ne jamais utiliser des pneus dont la sculpture est inférieure à 2 mm.
Un gonflage anormal du pneu peut aussi provoquer des défautes de stabilité et des usures excessive du pneu.
Les pressions préscrites sont:

Roue AV

— en solo ou duo: 2,1 kg/cm².

Roue AR

— en solo: 2,4 kg/cm²;
— en duo: 2,6 kg/cm².

Les valeurs sus-indiquées se réfèrent à une utilisation normale (tourisme).
Pour une utilisation prolongée à haute vitesse (parcours autoroutiers) il est recommandé d'ajouter une pression de 0,2 kg/cm² aux valeurs sus-indiqués.

Démontage et rémontage des pneus

La moto est équipée avec des roues en alliage léger qui donnent une meilleure résistance mécanique mais qui sont cependant faciles a s'endommages soit sur le plan esthétique que fonctionnel si l'on emploie des outils non-appropriés pour le montage et le démontage.
Pour ces opérations il est conseillé d'utiliser des dé-monte pneus ne présentant pas des rayures ou des stries sur les surfaces entrant en contact avec la jante; la surface de contact doit être plane, bien nettoyée et avec les bords arrondis.
L'utilisation de graisse ou de lubrifiants vendus dans le commerce spécialement pour le montage des pneus est fortement conseillé sur cette machine.
Il faut bien vérifier lors du montage ou du démontage que le talon du pneu est bien dans le fond centrale de la jante.
Au montage il faut aussi de s'assurer que les pneus avec une flêche gravée sur un côté devront être montés de la façon suivante:

— Avec la flêche dans le sens de rotation de la roue pour la roue arrière.

— Avec la flêche à l'envers du sens de rotation pour la roue avant.

Tous les mois (tous les 3000 km)

■ Vérifier le niveau de l'électrolite de la batterie (voir **Equipement électrique** «Batterie»).

Périodiquement

■ Contrôler la pression des pneus (voir **Dépose des roues** «Pneus»).

Tous les 500 km

■ Contrôler le niveau d'huile moteur (voir **Lubrification** «Graissage du moteur»).

Après les premiers 500 à 1000 km

■ Vidanger l'huile du moteur (voi **Lubrification** «Graissage du moteur»»).
■ Contrôler toute la boulonerie du véhicule.
■ Contrôler le jeu des culbuteurs (voir **Distribution** «Jeu des culbuteurs»).

Tous les 3000 km

■ Vidanger l'huile du moteur (voi **Lubrification** «Graissage du moteur»).
■ Contrôler le jeu des culbuteurs (voir **Distribution** «Jeu des culbuteurs»).
■ Vérifier le niveau d'huile de la boîte (voir **Lubrifications** (Graissage de la boîte de vitesse»).
■ Vérifier le niveau d'huile du pont (voir **Lubrifications** «Graissage du pont»).

Tous les 5000 km

■ Contrôler le niveau du liquide de frein dans le réservoir du frein droit AV (qu'il ne soit pas descendu en dessous de la partie transparente). Pour le frein AV gauche et le frein AR le niveau est indiqué par un voyant rouge sur le tableau de bord (voir **Entretien et réglages** «Contrôle du niveau et vidange du liquide de frein»).

Tous les 6000 km

■ Changer la cartouche filtrante (voir **Lubrifications** «Echange de la cartouche filtrante»).

Tous les 10.000 km

- Changer la cartouche du filtre à air (voir **Alimentation** «Filtre à air»).
- Nettoyer le réservoir de carburant, les filtres des robinets et les tuyaux (voir **Entretien et réglages** «Nettoyage du réservoir, des filtres, des robinets et des tuyaux»).
- Vidanger l'huile de la boîte de vitesse (voir **Lubrifications** «Graissage de la boîte de vitesse»).
- Vidanger l'huile du pont (voir **Lubrifications** «Graissage du pont»).
- Nettoyer et graisser les cosses et les bornes de la batterie (voir **Equipement électrique** «Batterie»).

Tous les 15.000 km

- Vidanger l'huile de l'équipement de freinage AV et AR (voir **Entretien et réglages** «Lubrifications diverses»).

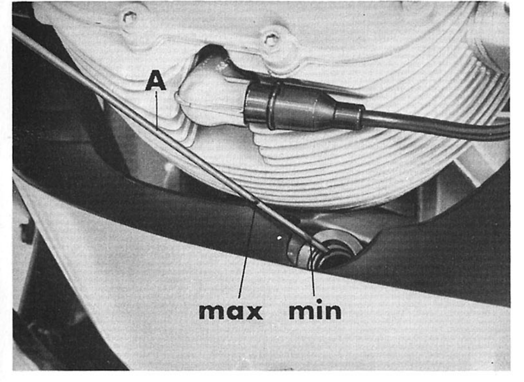
Tous les 20.000 km

- Contrôler les roulements des roues.
- Contrôler que les roulements de la direction sont suffisamment graissés (voir **Entretien et réglages** «Lubrifications diverses»).
- Remplir l'huile des bras de fourche.
- Nettoyer soigneusement le collecteur de l'alternateur et du démarreur avec un chiffon imbibé d'essence.

Graissage du moteur

Contrôle du niveau d'huile

Tous les 500 km contrôler le niveau d'huile moteur qui doit approcher le repère «maxi» de la jauge d'huile soudée sur le bouchon «A» sans toutefois le récouvrir.
Si le niveau est en dessous de ce repère il faut le parfaire avec de l'huile de même type.



22

Le niveau doit être fait après que le moteur ait tourné quelques minutes avec le bouchon «A» vissé a fond.

Vidange

Après les premiers 500-1000 km et ensuite tous les 3000 km environ il faut faire la vidange de l'huile moteur.
Cette opération doit être faite à moteur chaud. Avant de mettre de l'huile neuve, bien laisser égoutter le carter.
«A» Bouchon de remplissage (fig. 22).
«B» Bouchon de vidange (fig. 23).
Quantité nécessaire: 3 l d'huile «Agip Sint 2000 SAE 10 W/50».

Echange de la cartouche de filtre à huile et nettoyage du tamis
(fig. 23)

Tous les 15.000 km (5 vidanges d'huile), changer la cartouche filtrante «A» en opérant comme suit:

- dévisser le bouchon «B» et laisser bien écouler l'huile du carter;
- dévisser les vis de fixation et déposer le carter «C» complet de cartouche «A», tamis «D» et de la soupape de réglage pression «E»;
- dévisser la cartouche «A» et la remplacer par une d'origine «Moto Guzzi».

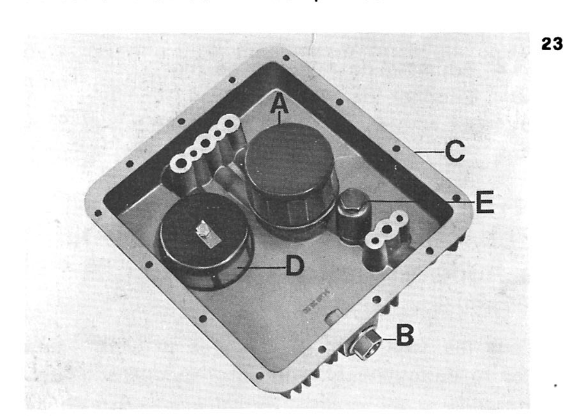
Profiter de cette opération pour déposer le tamis «D», le laver à l'essence et de le sécher à l'aide d'un jet d'air comprimée.
Avant de le rémonter, souffler les canaux d'huile du carter avec de l'air comprimée.

Rémonter le carter «C» avec un joint neuf.
Il est préférable que ces opérations soient effectuées par un de nos concessionnaires.

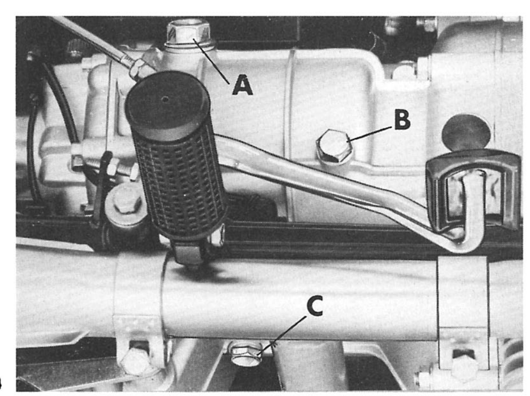
Graissage de la boîte de vitesse
(fig. 24)

Contrôle du niveau d'huile

Tous les 3000 km contrôler que l'huile se trouve à la hauteur du bouchon de niveau «B».
Si nécessaire, refaire le niveau avec de l'huile de même type.



23



24

Vidange

Tous les 10.000 km vidanger l'huile de la boîte de vitesse. Cette opération doit être effectuée moteur chaud.
Avant de mettre de l'huile neuve, bien laisser égoutter la boîte de vitesses.

«A» Bouchon de remplissage.
«B» Bouchon de niveau.
«C» Bouchon de vidange.

Quantité nécessaire: 0,750 l d'huile «Agip F.1 Rotra MP SAE 90».

Graissage du pont (fig. 25)

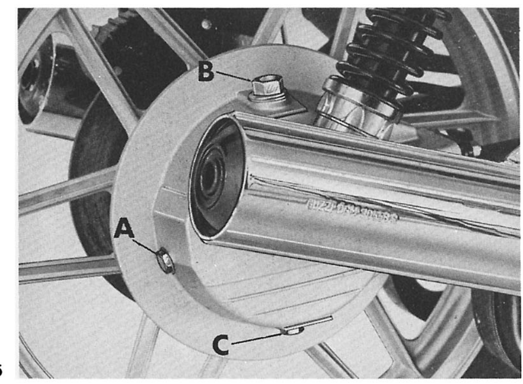
Tous les 3000 km contrôler que l'huile se trouve à la hauteur du bouchon de niveau «A».
Si nécessaire, refaire le niveau avec de l'huile de même type.

Vidange

Tous les 10.000 km vidanger l'huile du pont.
Cette opération doit être effectuée après avoir parcouru quelques kilomètres.
Avant d'introduire de l'huile neuve, bien laisser écouler le pont.

«A» Bouchon de niveau.
«B» Bouchon de remplissage.
«C» Bouchon de vidange.

Quantité nécessaire: 0,250 l dont 0,230 l d'huile «Agip F.1 Rotra» et 0,020 d'«Agip Rocol ASO/R».



25

Graissage de la fourche (fig. 26)

Opérer comme suit:

- dévisser le bouchon de vidange avec rondelle «A»;
- dévisser la vis «B».

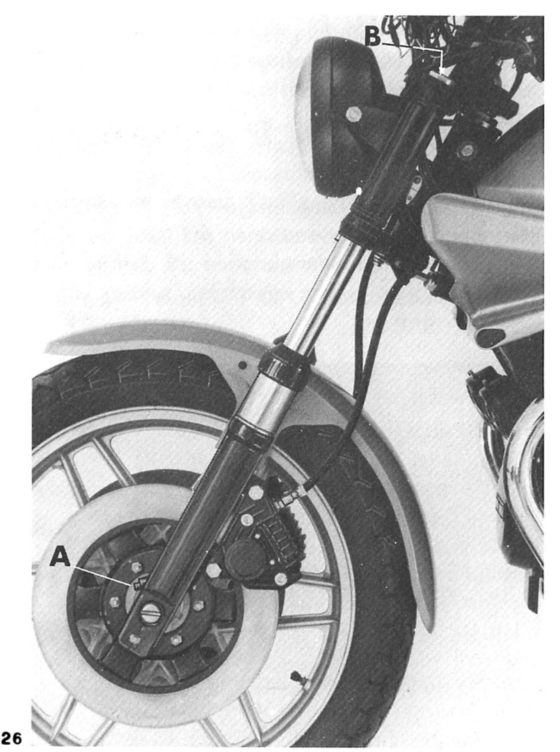
Avant d'introduire du liquide neuf, laisser bien égoutter les fourreaux.

«A» Vis de vidange.
«B» Vis de remplissage.

Quantité nécessaire: 0,090 l par bras «Agip F.1 ATF Dexron).

Graissage des roulements de direction et du bras oscillant

Pour effectuer ces graissages nous conseillons de s'adresser à nos concessionnaires.



26

Carburateurs (fig. 27)

2 carburateurs du type «Dell'Orto» VHB 30 CD (à droite) et VHB 30 CS (à gauche).

Commandes

- poignée de commande des boisseaux de gaz («E» fig. 6) à droite du guidon;
- manette de commande du starter pour démarrages à moteur froid. Montée sur le couvercle de la culasse gauche.

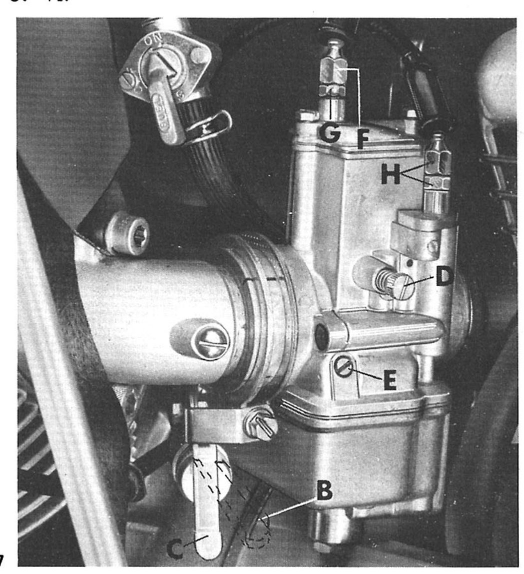
«B» Starter mis (à moteur froid).
«C» Starter en position de route.

NB - Vérifier que sur la position «C» la gaine des câbles de starter a un jeu de 3 mm au niveau des barillets tendeurs «H» des carburateurs.

Réglage

Passage	Ø 30 mm
Boisseau de gaz	40
Diffuseur	265
Gliceur principal	130
Gliceur de démarrage	80
Gliceur de ralenti	50
Aiguille	V 9 (2ème cran)
Flotteur	10 gr

Vis de réglage de richesse: ouverture 1 tour et 1/2.



27

Réglage de la carburation sans depressiomètre (fig. 27)

Opérer comme suit:

1 Faire chauffer le moteur.

2 Visser à fond les vis «E» et les déserrer 1 tour 1/2.

3 Avec les deux mains contrôler en meme temps que la pression d'échappement sur chaque cylindre en sortie des silencieux soit la même. Sinon, dévissez la vis du cylindre qui a une pression supérieure ou visser la vis du cylindre qui a une pression inférieure.

4 Trouver le régime maximum de chaque cylindre en agissant sur la vis «E» et refaire le réglage 3. (Ceci s'aperçoit par une augmentation de tours).

5 Débrancher alternativement les fils de bougie. Le moteur doit faire de 5 à 6 tours avant de caler. Si cela n'est pas, agir sur la vis «D» du carburateur concernant le cylindre qui fait faire au moteur un nombre supérieur d'éclats ou en cas contraire dévisser la vis de l'autre cylindre.

6 Régler le ralenti entre 900-1000 t/mn en vissant ou dévissant la vis «D» de la même fraction de tours.

7 Vérifier que le jeu entre la gaine et les barillet tendeurs de la poignée de gaz est de 1 à 1,5 mm.

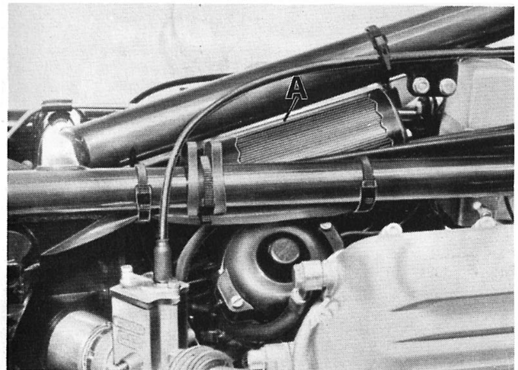
8 Contrôler la synchronysation des levées de boisseau. Pour cela faire appel à quelqu'un qui tournera doucement la poignée de gaz. Les pressions d'échappement doivent être égales pendant la montée en régime.
Si l'une d'elles est inférieure, rétendre le câble corresponsant en agissant sur le tendeur «F», après avoir dévissé le contre-écrou «G» jusqu'à ce que la synchronisation des pressions des deux échappements est parfaite.

Réglage de la carburation au depressiomètre

Pour avoir un réglage parfait de la carburation il est nécessaire de la faire au depressiomètre.
Pour cela s'adresser à un de nos concessionnaires.

Filtre à air (fig. 28)

Tous les 10.000 km, changer la cartouche du filtre «A» qui est montée dans un boîtier avec le reniflard d'huile.
Pour changer cette cartouche nous conseillons de s'adresser à un de nos concessionnaires.



28

Nettoyage du réservoir d'essence, des filtres, des robinets et des tuyaux

Tous les 10.000 km environ ou lorsqu'on constate la mauvaise arrivée du carburant aux carburateurs, nettoyer le réservoir, les robinets, les filtres et les tuyaux.
Plonger les conduits, les filtres de robinets et de carburateurs dans un bain d'essence et les passer sous un jet d'air comprimée.

Jeu des culbuteurs (fig. 29)

Après les premiers 500-1000 km et ensuite après tous les 3000 km ou bien lorsqu'on constate que la distribution est trop bruyante, contrôler le jeu entre les soupapes et les culbuteurs.
Ce réglage doit être effectué moteur froid, le piston étant au P.M.H., c'est à dire en fin de phase de compression.
Après avoir enlevé les cache-culbuteurs, procéder comme suit:

1 Dévisser l'écrou «A».

2 Visser ou dévisser la vis de réglage «B» jusqu'à ce que l'on obtient les jeux suivants:

— soupape d'admission 0,22 mm;

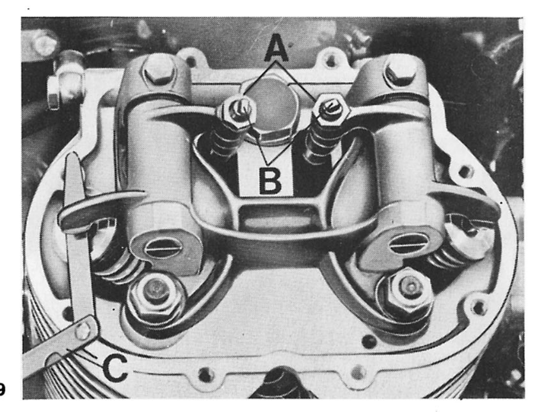
— soupape d'échappement 0,22 mm.

On effectue cette mesure à l'aid de la cale spéciale «C».
Si le jeu est plus grand, les culbuteurs seront très bruyants; dans le cas contraire, les soupapes ne fermeront pas bien et provoqueront des anomalies telles que:

— perte de compression;

— surchauffe du moteur;

— détérioration des soupapes, etc.



29

Entretien, contrôle et réglage du distributeur d'allumage (fig. 30)

Tous les 3000 km

Lubrifier avec quelque goutte d'huile le feutre «R» qui se trouve en bout d'axe.

Contrôle

- enlever le couvercle du double rupteur après avoir dévissé la vis de fixation;
- nettoyer avec un chiffon imbibé d'essence les contacts «A» et «B» s'ils sont sales ou gras. S'ils sont usés, les remplacer;
- contrôler l'écartement des contacts des rupteurs «A» (cylindre droit - fil rouge) et «B» (cylindre gauche - fil vert) qui doit être comprise entre 0,37-0,43 mm.

Régler les contacts si cette distance est inférieure ou supérieure à celle indiquée.

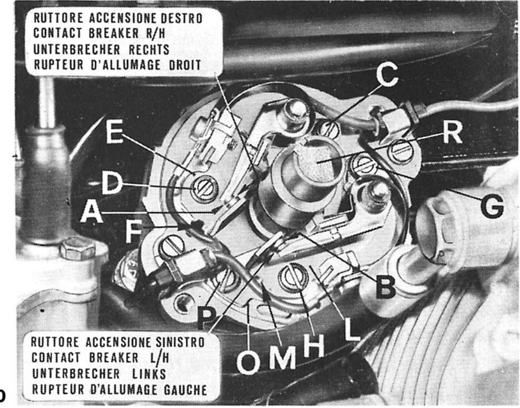
Réglage des rupteurs

Rupteur «A» - cylindre droit

Porter la camme à sa levée maximum, dévisser les vis «C» et «D» et déplacer la plaquette «E» en agissant sur l'encoche «F».
Après avoir obtenu la distance indiquée, bloquer les vis «C» et «D».

Rupteur «B» - cylindre gauche

Porter la camme à sa levée maximum, dévisser les vis «G» et «H» et déplacer la plaquette «L» en agissant sur l'encoche «M».



30

Après avoir obtenu la distance indiquée, bloquer les vis «G» et «H».

En même temps que le réglage des contacts, effectuer aussi le contrôle du calage de l'allumage (voir chapitre suivant).

Contrôle et calage de l'allumage «advance fixe» (fig. 31)

Contrôle

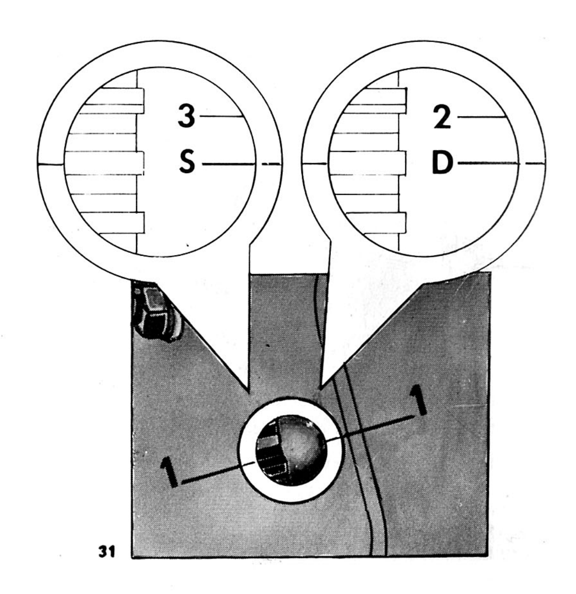
- rétirer le bouchon en caoutchouc de l'orifice de contrôle situé sur le côté droit de la boîte de vitesse au niveau du volant moteur;
- pour contrôler le début de l'ouverture des contacts des rupteurs («A» et «B» fig. 30), on conseille d'utiliser l'appareil spécial à indication lumineuse qui doit être inseré entre la borne de alimentation du rupteur et la masse.

Calage cylindre droit

- tourner le volant dans le sens de rotation du moteur (sens contraire aux aiguilles d'une montre) jusqu'à ce que le piston se trouve en fin de phase de compression (soupapes fermées).

Dans cette position le repère «D» situé sur le volant (P.M.H. du cylindre droit) doit coincider avec le repère «E» sur le bord de l'orifice de contrôle;

- tourner le volant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le repère «2» (avan-



31

ce fixe) coincide avec le repère «1» gravé sur le bord de l'orifice de contrôle.
Dans cette position, les contacts du rupteur «A» (fig. 30) doivent commencer à s'ouvrir.

Calage cylindre gauche

- tourner le volant dans le sens de rotation du moteur (contraire aux aiguilles d'nue montre) jusqu'à ce que le piston se trouve en fin de phase de compression (soupapes fermées).

Dans cette position le repère «S» gravé sur le volant (P.M.H. du cylindre gauche) doit coincider avec le repère «1» sur le bord de l'orifice de contrôle;

- tourner le volant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le repère «3» (avance fixe) coincide parfaitement avec le repère «1» de l'orifice de contrôle.

Dans cette position, les contacts du rupteur «B» doivent commencer l'ouverture («B» fig. 30).

Si les contacts des rupteurs («A» et «B» fig. 30) ne s'ouvrent pas aux repères indiqués, il est nécessaire de faire le calage de l'allumage.

Caractéristiques d'allumage

- Avance initiale (fixe) $0° \div 2°$
- Avance automatique 31°
- Avance totale (fixe + automatique) $31° \div 33°$
- Ecartement entre les contacts: 0,37-0,43 mm.

Pour ce contrôle on conseille de s'adresser à l'un de nos agents.

Bougies

Le type de bougie à utiliser est indiqué à page 5.
Ecartement des électrodes: 0,6 mm.
Pour nettoyer, user de l'essence, une brosse métallique et une aiguille pour le nettoyage interne.
Lors du rémontage des bougies, veiller à ce que elles s'adaptent bien à leur siège et qu'elles se vissent facilement.
Si l'on visse en forcant, on risque d'endommager le filetage sur la culasse.
Nous conseillons par conséquent de vitesser les bougies à la main pendant quelques tours et de utiliser ensuite la clé spéciale (fournie), en évitant de serrer de façon exagerée.
Après 10.000 km, remplacer les bougies bien qu' elles peuvent sembler encore en bon état.

L'équipement électrique se compose de:

- Batterie.
- Démarreur à commande électromagnétique.
- Alternateur monté en bout de vilebrequin.
- Distributeur d'allumage à deux rupteurs et avance automatique.
- 2 bobines d'allumage.
- Redresseur.
- Régulateur.
- Boîtier porte-fusibles (6 de 16 A).
- Relais d'appel de phare.
- Relais de démarrage.
- Phare.
- Feu arrière.
- Clignotants.
- Contacteur d'allumage.
- Commodo de lumière.
- Commodo de clignotants, avertisseur sonore et d'appel de phare.
- Interrupteur de démarrage et d'arrêt moteur.
- 2 avertisseurs.

Batterie

La batterie a une tension de 12 V et une capacité de 32 Ah; elle est chargée par l'alternateur. Pour acceder à la batterie:

— débloquer la selle à l'aide de la clé «A» (25 de fig. 2);

— soulever la selle en la tenant soulevée avec la tige;

— déposer la trousse à outils;

— dégraffer les sangles en caoutchouc;

— détacher les câbles électriques (positif et negatif);

— déposer la batterie de son support.

Mise en service d'une batterie sèche (batterie neuve)

1 Defaire le bouchon de la batterie et la remplir avec de l'acide sulphurique de poids spécifique 1,25 = 30° B jusqu'à ce que le niveau dépasse le bord supérieur des plaques de 5-10 mm.

2 Laisser réposer la batterie 2 heures.

3 Charger la batterie avec une intensité égale à 1/10ème de sa capacité jusqu'à ce que la densité de l'acide est de 1,27 ou 31° B et que cette valeur est restée constante pendant trois heures suivant la charge.
Normalement il suffit de 6 à 8 heures de charge.

Entretien de la batterie en service

1 Le niveau de l'électrolyte ne doit jamais descendre en dessous des plaques. Faire le niveau avec de l'eau distillée.
Ne jamais ajouter de l'acide.
2 Si l'on devra mettre de l'eau trop souvant dans la batterie, faire vérifier le circuit électrique.
3 Un contrôle du circuit électrique s'avère nécessaire aussi lorsque la batterie ne tient pas correctement la charge.
4 Lorsque la batterie devient vielle ou est laissée inactive pour longtemps, faire une charge mensuelle.
5 Maintenir bien propres et serrées les cosses de batterie.
6 Maintenir bien propre la partie supérieure de la batterie en évitant de mettre des saletés dans l'acide lors de la dépose des bouchons.

NB - Pour les batteries destinées à fonctionner en climat tropical (température supérieure à 33° C) nous conseillons de réduire la densité de l'acide à 1,230.

Echange des lampes

Phare (fig. 32)

Dévisser la vis «A» en bas de la portière de phare, sortir le phare et defaire le porte-lampe. Changer l'ampoule.

Feu arrière (fig. 33)

Dévisser les vis «B» et déposer le cabochon de feu rouge, déposer la lampe en tournant vers la gauche.

Clignotants (fig. 32 et 33)

Dévisser les vis «C» fixant les cabochons de clignotants et déposer la lampe en poussant et tournant vers gauche.

Au rémontage ne serrer trop fort les vis car les cabochons risqueront d'éclater.

Eclairage compteur, compte-tours et lampe témoin

Déposer le support de lampe et changer la lampe concernée.

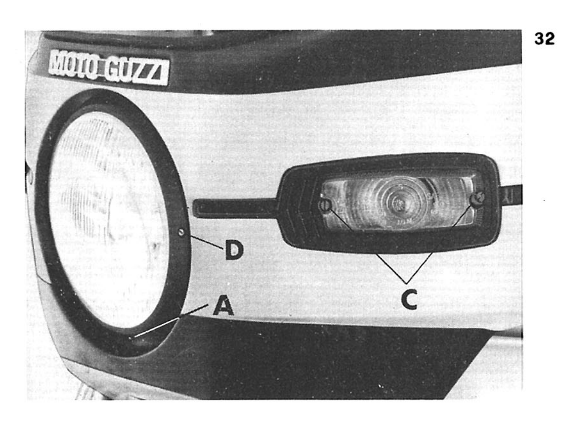
Lampes (12 V)

Phare:

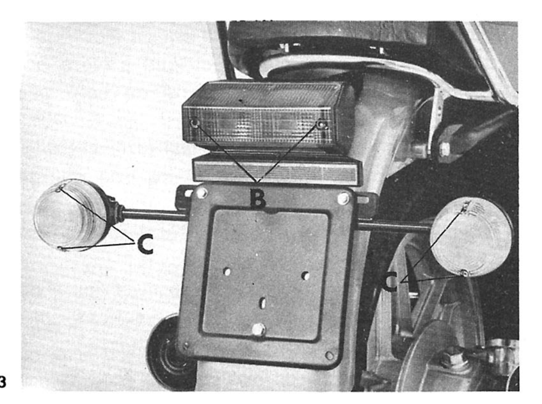
- Feu de croisement et de route: 45/40 W.
- Veilleuse: 3 W.
- Éclairage de plaque et stop: 5/21 W.
- Clignotants: 21 W.
- Lampes témoin: 1,2 W.
- Éclairage compteur et compte-tours: 3 W.

Réglage du phare (fig. 32)

Le phare doit être toujours bien réglé. Le réglage latéral se fait par l'intermédiare de la vis «D» tandis que le réglage de hauteur se fait par les deux vis qui fixent le phare aux fourreaux de la fourche en le déplaçant à la main vers le haut ou le bas.
A une distance de 3 mètres, le centre du faisceau de plein phare doit être à 87,5 cm de hauteur, moto débéquillée et pilote en selle.



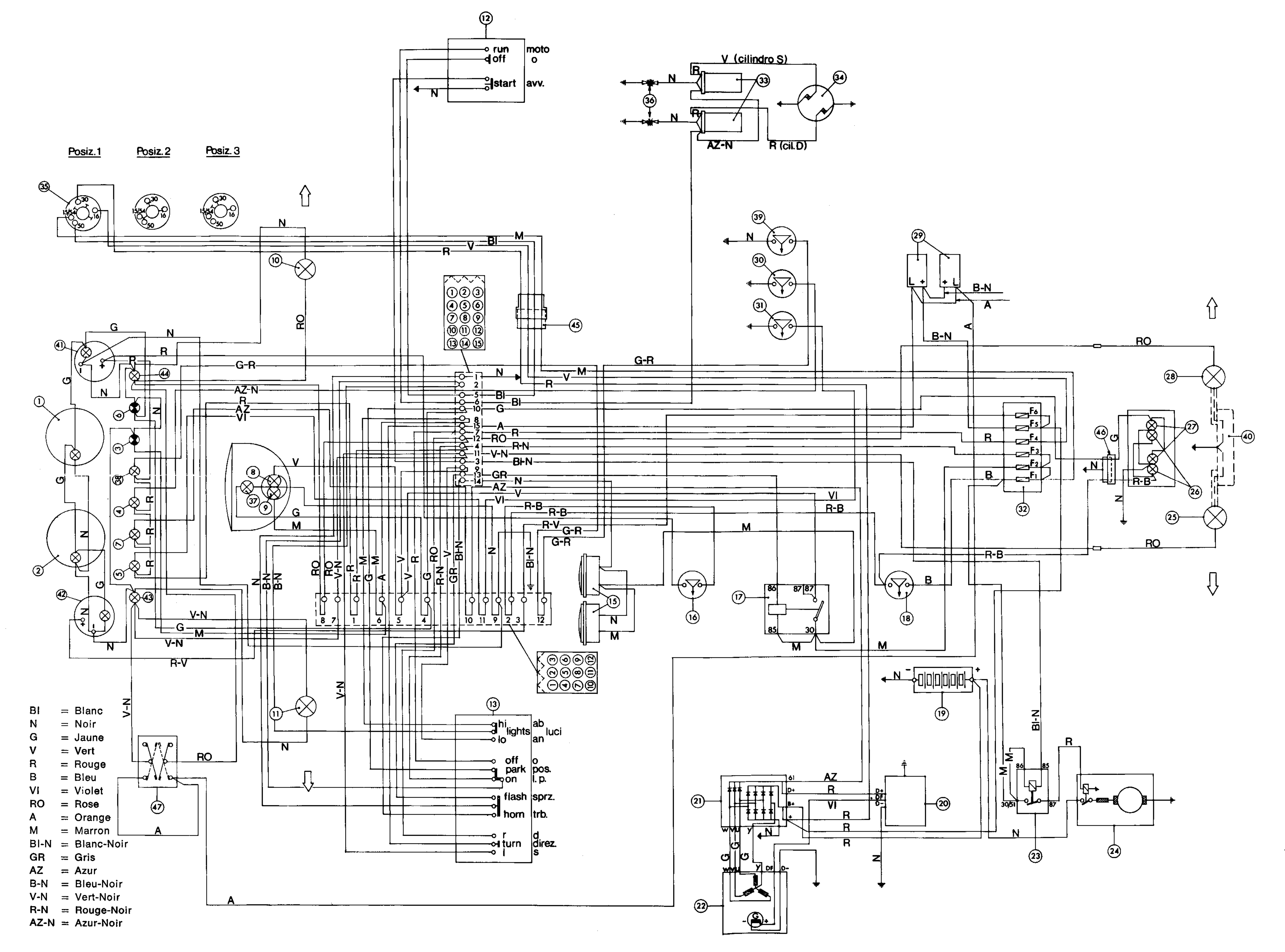
32



33

51 LEGENDE SCHEMA ELECTRIQUE

1 Compteur (lampe 3 W)
2 Compte-tours (lampe 3 W)
3 Témoin de feu de route (lampe 1,2 W)
4 Témoin de pression d'huile (lampe 1,2 W)
5 Témoin de point mort (lampe 1,2 W)
6 Voyant dt feu de direction (lampe 1,2 W)
7 Voyant de charge (lampe 1,2 W)
8 Feu de croisement (lampe 40 W)
9 Feu de route (lampe 45 W)
10 Clignotant avant droit (lampe 21 W)
11 Clignotant avant gauche (lampe 21 W)
12 Commodo de démarreur et d'arrêt moteur
13 Commodo de clignotants, avertisseur et d'appel phare
15 Avertisseurs sonores (absorption 7 A)
16 Manocontact de frein AV
17 Relais d'appel de phare
18 Manocontact de frein AR
19 Batterie
20 Régulateur
21 Redresseur
22 Alternateur
23 Relais de démarrage
24 Démarreur
25 Clignotant AR gauche (lampe 21 W)
26 Feu de stop (21 W + 21 W)
27 Eclairage de plaque et de position AR (5 W + 5 W)
28 Clignotant AR droit (lampe 21 W)
29 Centrale clignotante
30 Manocontact de pression huile
31 Manocontact de point mort
32 Boîtier porte-fusibles (16 A fusibles)
33 Rupteur
34 Bobines
35 Commutateur d'éclairage (3 positions)
36 Bougies
37 Feu de position AV (lampe 4 W)
38 Voyant de niveau liquide freins (lampe 1,2 W)
39 Manocontact de niveau liquide freins
40 Support de clignotants
41 Voltmètre (lampe 3 W)
42 Horloge (lampe 3 W)
43 Voyant de clignotant gauche (lampe 1,2 W)
44 Voyant de clignotant droit (lampe 1,2 W)
45 Connecteur à 4 voies
46 Connecteur à 3 voies
47 Commutateur insertion simultanée de tous clignotants



Posiz. 1
Posiz. 2
Posiz. 3
run
off
start
moto
o
avv.
V (cilindro S)
R (cil. D)
AZ-N
hi
lights
lo
ab
luci
an
off
park
on
o
pos.
l. p.
flash
horn
sprz.
trb.
r
turn
l
d
direz.
s
BI = Blanc
N = Noir
G = Jaune
V = Vert
R = Rouge
B = Bleu
VI = Violet
RO = Rose
A = Orange
M = Marron
BI-N = Blanc-Noir
GR = Gris
AZ = Azur
B-N = Bleu-Noir
V-N = Vert-Noir
R-N = Rouge-Noir
AZ-N = Azur-Noir



1000 SP

VARIANTI AL LIBRETTO ISTRUZIONI PER L'USO
«1000 SP»

CHANGES TO OWNER'S HANDBOOK
«1000 SP»

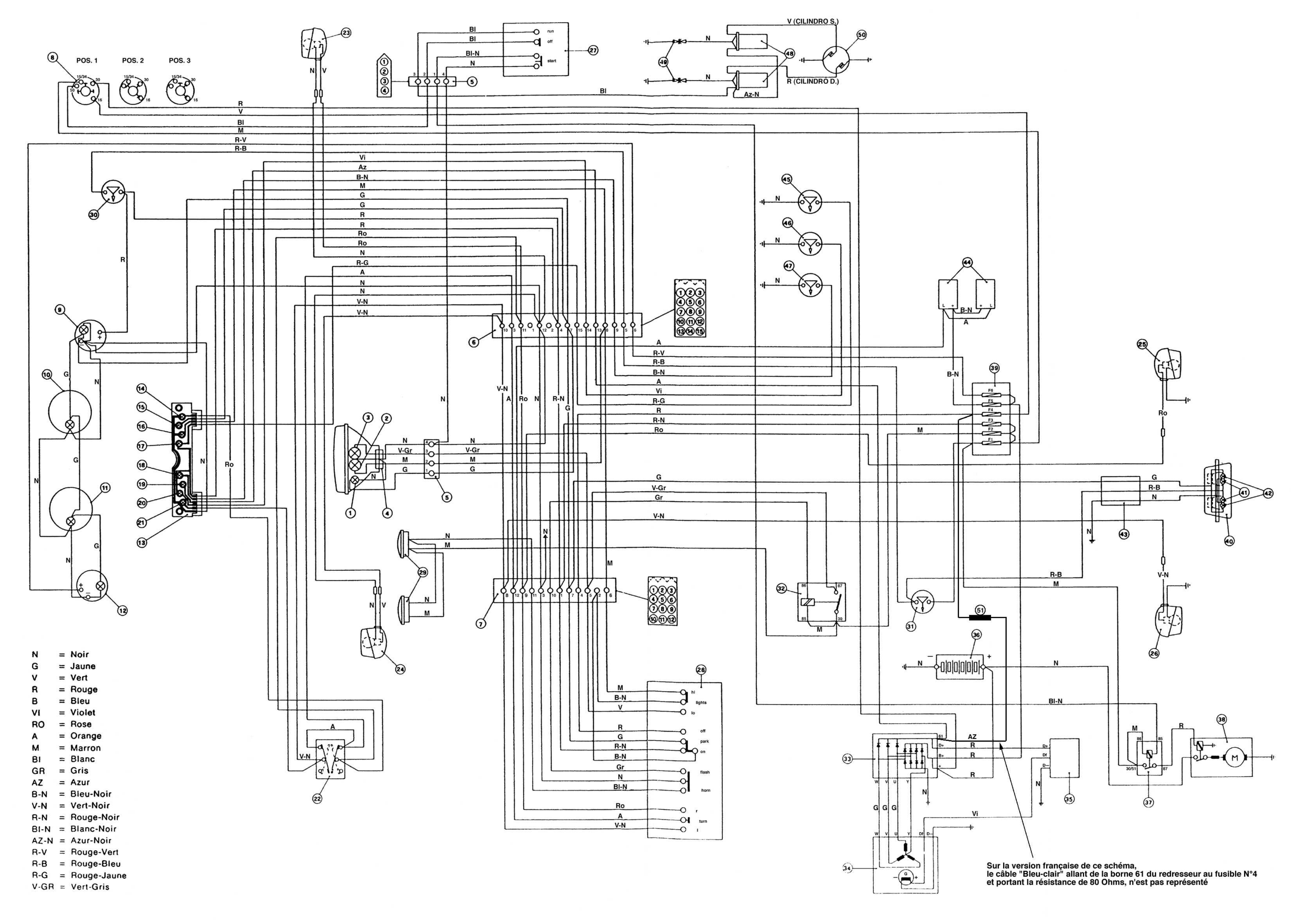

MOTO GUZZI
1000 SP

LEGENDA SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO

1 - Luce posizione anteriore (lampada 4 W)
2 - Luce abbagliante 45 W } (lampada 45/40 W)
3 - Luce anabbagliante 40 W } (lampada 45/40 W)
4 - Connettore 3 vie AMP per proiettore
5 - Connettore 4 vie Molex
6 - Connettore 15 vie Molex
7 - Connettore 12 vie Molex
8 - Commutatore d'accensione 3 posizioni
9 - Voltmetro (lampada 3 W)
10 - Tachimetro (lampada 3 W)
11 - Contagiri (lampada 3 W)
12 - Orologio (lampada 3 W)
13 - Piastra supporto spie con circuito stampato
14 - Luce spia lampeggiatori destri (lampada 1,2 W - Verde)
15 - Luce spia posizione (lampada 1,2 W - Verde)
16 - Luce spia abbagliante (lampada 1,2 W - Bleu)
17 - Luce spia livello olio freni (lampada 1,2 W - Rossa)
18 - Luce spia pressione olio (lampada 1,2 W - Rossa)
19 - Luce spia generatore (lampada 1,2 W - Rossa)
20 - Luce spia folle (lampada 1,2 W - Verde)
21 - Luce spia lampeggiatori sinistri (lampada 1,2 W - Verde)
22 - Commutatore inserimento simultaneo lampeggiatori
23 - Lampeggiatore anteriore destro (lampada 21 W)
24 - Lampeggiatore anteriore sinistro (lampada 21 W)
25 - Lampeggiatore posteriore destro (lampada 21 W)
26 - Lampeggiatore posteriore sinistro (lampada 21 W)
27 - Dispositivo comando avviamento e arresto motore
28 - Dispositivo comando lampeggiatori, avvisatore acustico, sprazzo luci
29 - Avvisatore acustico
30 - Interruttore freno anteriore (STOP)
31 - Interruttore freno posteriore (STOP)
32 - Teleruttore sprazzo luci (FLASH)
33 - Raddrizzatore
34 - Alternatore (14 V - 20 A)
35 - Regolatore
36 - Batteria
37 - Teleruttore avviamento
38 - Motorino
39 - Morsettiera portafusibili (fusibili 16 A)
40 - Fanalino posteriore
41 - Luce stop posteriore (21 W + 21 W)
42 - Luce targa e posizione posteriore (5 W + 5 W)
43 - Connettore 3 vie
44 - Intermittenza
45 - Segnalatore livello olio freni
46 - Segnalatore folle
47 - Segnalatore pressione olio
48 - Bobine
49 - Candele
50 - Ruttore

KEY TO WIRING DIAGRAM

1 - Parking light, front (bulb 4 W)
2 - High beam 45 W } (bulb 45/40 W)
3 - Low beam 40 W }
4 - 3-way connector AMP for headlight
5 - 4-way connector Molex
6 - 15-way connector Molex
7 - 12-way connector Molex
8 - Ignition key (3 positions)
9 - Voltmeter (bulb 3 W)
10 - Tachometer (bulb 3 W)
11 - Rev counter (bulb 3 W)
12 - Clock (bulb 3 W)
13 - Bracket, warning light carrier with printed circuit
14 - Warning light, right turn signals (bulb 1.2 W, green)
15 - Warning light, parking (bulb 1.2 W, green)
16 - Warning light, high beam (bulb 1.2 W, blue)
17 - Warning light, brake fluid level (bulb 1.2 W, red)
18 - Warning light, oil pressure (bulb 1.2 W, red)
19 - Warning light, generator (bulb 1.2 W, red)
20 - Warning light, neutral position (bulb 1.2 W, green)
21 - Warning light, left turn signals (bulb 1.2 W, green)
22 - Switch for simultaneous turning on of all flashers
23 - Turn flasher, front, right (bulb 21 W)
24 - Turn flasher, front, left (bulb 21 W)
25 - Turn flasher, rear, right (bulb 21 W)
26 - Turn flasher, rear, left (bulb 21 W)
27 - Engine starting and stop button
28 - Flashing light, turn signals and horn switch
29 - Horn
30 - Front brake switch (STOP)
31 - Rear brake switch (STOP)
32 - Flashing light relay (FLASH)
33 - Rectifier
34 - Alternator (14 V - 20 A)
35 - Regulator
36 - Battery
37 - Starter motor relay
38 - Starter motor
39 - Terminal block with fuses (16 A)
40 - Tail light
41 - Rear stop light (21 W + 21 W)
42 - Number plate and rear parking light (5 W + 5 W)
43 - 3-way connector
44 - Flasher box
45 - Oil brake level solenoid
46 - Neutral position solenoid
47 - Oil pressure solenoid
48 - Coil
49 - Spark plug
50 - Contact breaker



POS. 1
POS. 2
POS. 3
run
off
start
V (CILINDRO S.)
R (CILINDRO D.)
hi
lights
lo
off
park
on
flash
horn
r
turn
l
N = Noir
G = Jaune
V = Vert
R = Rouge
B = Bleu
VI = Violet
RO = Rose
A = Orange
M = Marron
BI = Blanc
GR = Gris
AZ = Azur
B-N = Bleu-Noir
V-N = Vert-Noir
R-N = Rouge-Noir
BI-N = Blanc-Noir
AZ-N = Azur-Noir
R-V = Rouge-Vert
R-B = Rouge-Bleu
R-G = Rouge-Jaune
V-GR = Vert-Gris
Sur la version française de ce schéma,
le câble "Bleu-clair" allant de la borne 61 du redresseur au fusible N°4
et portant la résistance de 80 Ohms, n'est pas représenté

SEIMM MOTO GUZZI S. p. A. Mandello del Lario Registro Società Lecco N.2220

Agip